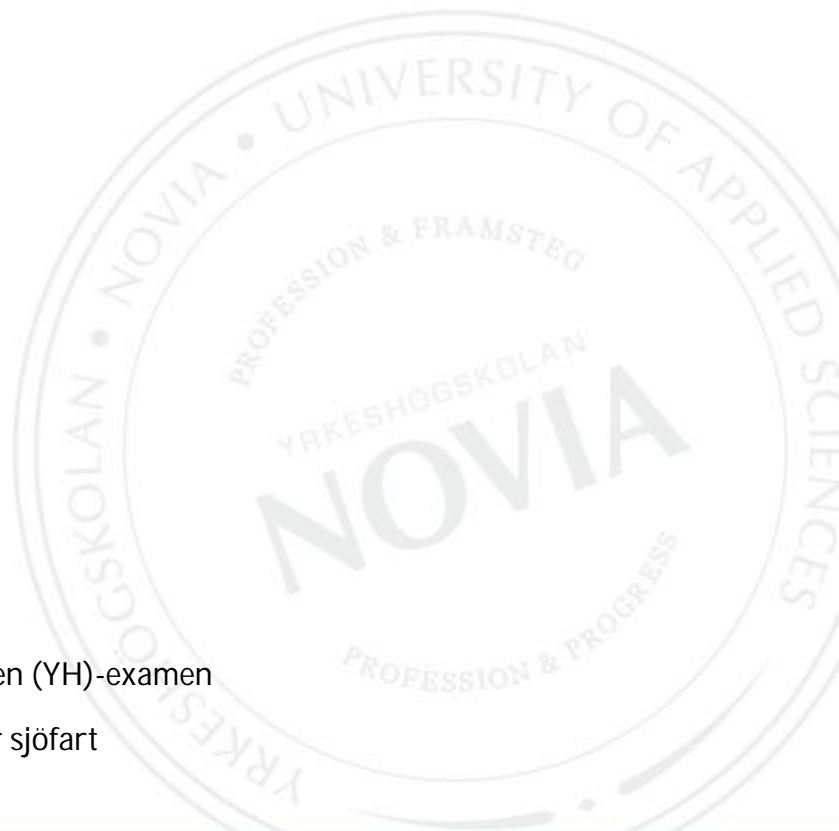


Päällikön vahingonkorvausvastuu Suomen lainsäädännössä

Santeri Lunkka

Examensarbete för sjökapten (YH)-examen
Utbildningsprogrammet för sjöfart
Åbo 2012



OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Santeri Lunkka

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Sjökapten YH

Ohjaaja: Folke Nyström

Nimike: Päällikön vahingonkorvausvastuu Suomen lainsäädännössä

Päivämäärä: 20.4.2012

Sivumäärä: 34

Liitteet: 0

Tiivistelmä

Tämä opinnäytetyö käsittelee Suomen lainsäädännön puitteissa päällikön vahingonkorvausoikeudellista asemaa ja vahingonkorvausvastuun jakautumista varustamon ja päällikön välillä. Työssä käsitellään myös missä tilanteissa päällikkö itse voi joutua vahingonkorvausvelvolliseksi.

Työssä käydään läpi soveltuva lainsäädäntö, selostetaan yleiset vahingonkorvaukselliset periaatteet ja siirrytään tämän jälkeen yksityiskohtaisempaan laintulkintaan. Oikeuslähteinä on käytetty suomalaista lainsäädäntöä ja pohjoismaalaista oikeuskirjallisuutta sekä oikeustapauksia. Myös varustajan ja päällikön vakuutusturvaa käsitellään, sillä näillä on vahingon sattuessa keskeinen rooli. Vakuutusehdoista on poimittu päällikön vahingonkorvausvastuun kannalta oleelliset kohdat. Lopuksi käydään läpi muutama erityistilanne, kuten varustajan varattomuus, ja niiden mahdolliset vaikutukset päällikön vastuuseen ja vahingonkorvausvelvollisuuteen.

Työn tarkoituksena on toimia yleisenä tietolähteenä päällikön vahingonkorvausvastuusta ja se on suunnattu erityisesti alusten päälliköille ja pienvarustajille.

Kieli: suomi

Avainsanat: vahingonkorvaus, päällikkö, merilaki

Arkistoidaan: Opinnäytetyö on saatavilla verkkokirjastossa Theseus.fi

EXAMENSARBETE

Författare: Santeri Lunkka

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktningsalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Folke Nyström

Titel: Päällikön vahingonkorvausvastuu Suomen lainsäädännössä

Datum: 20.4.2012

Sidantal: 34

Bilagor: 0

Sammanfattning

Examensarbetet behandlar befälhavarens skadeståndsrättsliga ställning i finsk lagstiftning, hur skadeståndsansvaret fördelas mellan redare och befälhavare och i vilka situationer befälhavaren själv kan bli skadeståndsskyldig.

Arbetet behandlar tillämplig lagstiftning, beskriver allmänna skadeståndsrättsliga principer och går sedan över till detaljerad lagtolkning. Som rättskällor har använts finsk lagstiftning, nordisk rättslitteratur och rättspraxis. Också redarens och befälhavarens försäkringsskydd behandlas eftersom det spelar en central roll vid eventuella skadefall. Ur befälhavares skadeståndsansvar relevanta försäkringsvillkoren har granskats. Också några specialfall såsom redarens insolvens och dess eventuella verkningar på befälhavares ansvar och skadeståndsskyldighet behandlas.

Arbetets syfte är att vara en allmän informationskälla om befälhavarens skadeståndsansvar och det vänder sig i första hand till befälhavare och smårederier.

Språk: finska Nyckelord: skadestånd, befälhavare, sjölagen

Förvaras: Examensarbetet finns tillgängligt i webbiblioteket Theseus.fi

BACHELOR'S THESIS

Author: Santeri Lunkka

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisor: Folke Nyström

Title: Shipmaster's tort liability in Finnish legislation

Date: 20.4.2012

Number of pages: 34

Appendices: 0

Summary

This study describes a shipmasters tort liability in Finnish legislation. The thesis describes how the liability is divided between shipowner and master and under which circumstances the master can become liable to pay compensations.

The study first lists applicable acts and explains common principles of tort liability. After that I do a more detailed interpretation of the law. The sources of law are the Finnish legislation, Scandinavian legal literature and Scandinavian legal praxis. Shipowners' insurances are widely discussed as they are playing a central role after an accident has happened. Insurance clauses relevant to shipmasters' liability are picked out for the study. Also some special cases like a shipowner's insolvency and possible effects on the shipmaster's liability are discussed.

The purpose of the study is to describe a shipmaster's tort liability and it is specially written for masters and shipowners involved in smaller scale seafaring.

Language: Finnish

Key words: tort liability, shipmaster, maritime code

Filed at: The examination work is available at the electronic library Theseus.fi

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	1
1.1	Tavoite.....	1
1.2	Ongelmanasettelu	1
1.3	Aiheen rajausta.....	2
2	Soveltuva lainsäädäntö.....	3
2.1	Merilaki	3
2.2	Vahingonkorvauslaki ja merityösopimuslaki.....	4
2.3	Vesilaki	4
3	Vahingonkorvausvastuun muodostuminen.....	5
3.1	Työntekijän vastuusta vahingonkorvauslain mukaan	6
3.2	Varustajan vastuu merilain 7:1§ mukaan.....	7
3.3	Päällikön vastuu sitoumuksista merilain 6:17§ mukaan.....	9
3.4	Vastuu öljy- ja polttoainevahingoista merilain 10. luvun mukaan.....	10
3.5	Vastuunrajoitus merilain 9. luvun mukaan	11
3.6	Vesilain määräykset	13
3.7	Regressioikeudesta ja sovittelusta.....	15
4	Vakuutuksista.....	17
4.1	Vakuutuslakia ja vakuutusehdot	17
4.2	Vakuutetun identifioiminen	19
4.3	Vakuutuskäytännöstä ja päällikön henkilökohtaiset vakuutukset	20
4.4	Nordic Plan 2013.....	22
5	Eriyistilanteet	22
5.1	Laivanisäntä itse päällikkönä	22
5.2	Varustajan varattomuus.....	23
5.3	Päällikön vastuu muun miehistön toimista.....	24
5.4	Rahdinkuljettajan vastuuvapautusten vaikutus päällikköön	25
6	Yhteenveto.....	27
	Lähteet	31

Lyhenteet

AV 2000	Svenska allmänna kaskovillkor för fartyg 2000
Ed. Vesil	Edellinen vesilaki 264/1961
HE	Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi
KKO	Korkein oikeus
MeriL	Merilaki 674/1994
Ed. MeriL	Merilaki 167/1939
MerityösL	Merityösopimuslaki 756/2011
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
P&I	Protection & Indemnity –vakuutus
SkL	Ruotsin Skadeståndslag 207/197
SDR	Special Drawing Right - eri valuutoista koostuva yksikkö, jota käytetään vahingonkorvauksen määrittelyssä.
TyösL	Työsopimuslaki 55/2001
VesiL	Vesilaki 587/2011
VkL	Vahingonkorvauslaki 412/1974
VsL	Vakuutusopimuslaki 543/1994

1 Johdanto

Olen merikapteenin tutkinnon suorittamisen rinnalla opiskellut yksityis- ja merioikeutta Åbo Akademilla. Kiinnostus lakiasioihin on siis todennäköisesti keskivertomerenkulkijaa korkeammalla. Silti olen aina silloin tällöin laivalla työskennellessäni miettinyt, että "mitä jos", kuka korvaa ja mitkä ovat mahdollisuudet itse joutua korvausvastuuseen. Työssäni tarjoan vastauksen tähän kysymykseen.

1.1 Tavoite

Opinnäytetyö on Merikuriiri Oy:n tilaama. Kotkalainen Merikuriiri Oy harjoittaa mm. kuljetus- ja urakointipalveluita rannikolla ja sisävesillä. Opinnäytetyö on kirjoitettu yleisellä tasolla, jotta se soveltuu laajemmin kaikille merenkulun parissa toimiville. Omiin kokemuksiini perustuen luulisin tämänkaltaiselle työlle olevan tarvetta, sillä varsinkin pienemmän kokoluokan aluksia ajetaan paljon myös kotimaanliikenteen laivurin tai kuljettajan pätevyyskirjoilla. Näihin koulutusvaatimukset ovat vähäisemmät ja näin ollen myös juridiikan osuus on pienempi, joten vastuukysymysten syvempi hahmottaminen vaatii itseopiskelua. Työ kokoaa yhteen päällikön vahingonkorvausvelvollisuuden muodostumisen kannalta oleelliset asiat helpottaen näin kokonaiskuvan muodostamista.

1.2 Ongelmanasettelu

Tämä opinnäytetyö käsittelee päällikön vahingonkorvausoikeudellista asemaa, vahingonkorvausvastuun jakautumista varustamon ja päällikön välillä ja tärkeimpänä missä tilanteissa päällikkö itse voi joutua vahingonkorvausvelvolliseksi. Koska laivanisännän vastuulla on päällikön oman vastuun kannalta kaikkein keskeisin rooli, niin myös varustajan vastuu tulee käsitellyksi laajasti.

Opinnäytetyö on suurimmaksi osaksi oikeusdogmaattinen tulkiten voimassa olevaa lainsäädäntöä päällikön vahingonkorvaukselliseen asemaan liittyen. Oikeuslähteinä on käytetty pääasiassa suomalaista lainsäädäntöä ja oikeuskäytäntöä. Myös alempien oikeusasteiden käytäntöä tutkitaan, sillä näin muodostuu laajempi kuva aiheesta ja vaikka yleensä alioikeuksien tuomiot kuuluvat heikompiin oikeuslähteisiin, niin merioikeuden ollessa kyseessä tilanne on osittain erilainen. Suomessa on seitsemän

alioikeutta, joilla on toimivalta merilain mukaan ratkaistavissa asioissa. (merioikeudet) Näiden istunnoissa on oltava mukana kaksi riippumatonta meriasiantuntijaa, ellei käsiteltävän asian vähäisen merkityksen johdosta merioikeuden puheenjohtaja näin päättä. (MeriL 21:1§) Hovioikeudessa tai korkeimmassa oikeudessa meriasiantuntijoita ei enää käytetä. (KKO 2010:79) Näin ollen merioikeuksien tuomiot voidaan katsoa vahvemmiksi oikeuslähteiksi kuin tavalliset alioikeuksien tuomiot. Joitakin oikeustapauksia mainitaan ainoastaan viitteissä käsittelemättä niitä itse työssä. Koska pohjoismaiset merilait yhteisen lainvalmistelutyön ansiosta pitkälti vastaavat toisiaan, on relevanttia tarkastella myös pohjoismaisia tuomioita. Samasta syystä kotimaisen oikeuskirjallisuuden lisäksi on käytetty ruotsalaisia ja norjalaisia lähteitä. Lain hengen ja lainsäätäjän tarkoituksen selvittämiseksi on myös jossain määrin syvennytty lakien esitöihin.

1.3 Aiheen rajaus

Työssä käsitellään suomalaisen lainsäädännön mukaista päällikön sopimuksellista ja sopimuksen ulkoista vahingonkorvausvastuuta sekä eri vastuuperusteita kuten tuottamus- ja ankaraa vastuuta. Työ tarkastelee asiaa suomalaisessa lainsäädännössä, sillä tilaajayritys toimii kotimaan markkinoilla. Vahingonkorvausoikeuden tarkasteleminen laajemmassa kansainvälisessä mittakaavassa olisi myös tämän työn puitteissa aivan liiallinen urakka.

Työssä keskitytään kauppamerenkulkuun käytettävän aluksen päällikön korvausvastuuseen, huviveneet on jätetty työn ulkopuolelle. Huomioitavaa on, että kauppamerenkulkuksi luetaan melkein kaikki kaupallinen merenkulku sisältäen myös pienemmät alukset, kuten vesibussit, hinaajat, yms. Tiettyjen erityisryhmien, kuten vapaaehtois pohjalta toimivien päälliköiden vahingonkorvauksellista asemaa ei käsitellä, olkoonkin että päällikön vastuun määräytyminen myös merenkulun vapaaehtoistyössä hyvin pitkälti on yhteneväistä tulonhankkimistarkoituksessa suoritettavaan merenkulkuun.

Työssä käsitellään varustajan vakuutuksia, sillä näillä on keskeinen merkitys vahingon tapahtuessa. Vakuutusehtoja ei varsinaisesti ole tutkittu komparatiivisesti, jotta opinnäytetyö ei muodostuisi liian laajaksi, vaan esimerkiksi P&I ehtojen osalta työssä on pääosin perehdytty kotimaisen Alandian vakuutusehtoihin. Kuitenkin jossain määrin on vertailtu norjalaisen Gardin vakuutusehtoja. Gard on maailman

toiseksi suurin merivakuuttaja ja P&I vakuutuksissa omaa 15% markkinaosuuden.

Heidän ehtojen perusteella voi siis muodostaa kattavan kuvan alan yleisestä käytännöstä. (<http://www.gard.no/ikbViewer/page/financial-matters>)

Kaskovakuutuksissa on keskitytty tutkimaan *Norwegian Marine Insurance Plan 1996* –vakuutusehtoja, sillä nämä ovat suomalaisillakin vakuutusmarkkinoilla laajimmin käytössä olevat ehdot. *Suomalaiset aluksen kaskoehdot 2000* tai *Svenska Allmänna kaskovillkor 2000* eivät ole saaneet markkinoilla suurempaa suosiota ja suomalaisten ehtojen voi jopa todeta olevan ”täysin kuolleet”, eli niitä ei käytetä lainkaan. (henkilökohtainen tiedonanto, juristi, vakuutusyhtiö IF. 17.2.2012)

2 Soveltuva lainsäädäntö

Perusperiaate on, että laivaan sovelletaan sen lippuvaltion juridista toimivaltaa ja lakia. Tämä perustuu kansainvälisiin konventioihin *Geneva Convention on the High Seas of 1958* ja *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*. (Wetterstein 1990, s. 71) Avoimet rekisterit ja mukavuusliput monimutkaistavat tätä periaatetta ja niihin ei tämän opinnäytetyön puitteissa voida tarkemmin perehtyä. Työssä tarkastellaan tilannetta, jossa suomalainen lainsäädäntö tulee sovellettavaksi. Tämä on tilanne ainakin Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa tai mikäli niin on esimerkiksi vakuutusehdoissa sovittu. On kuitenkin muistettava, että joidenkin maiden lainsäädäntö voi mahdollistaa suoran korvauksen vaatimisen päälliköltä eli esimerkiksi jos suomalainen laiva aiheuttaa vahingon jossakin vieraassa maassa on olemassa mahdollisuus, että päällikkö joutuisi suoraan korvausvelvolliseksi.

2.1 Merilaki

Merilaki (674/1994) on tarkoitettu kauppamerenkulun laiksi, tämä käy ilmi lain soveltamisalasta joka kuuluu: ”*Sellaiseen alukseen, jota ei käytetä kauppamerenkulkuun, sovelletaan tämän lain säännöksiä vain, mikäli ne kulloinkin siihen soveltuvat.*” (MeriL 1:9§) Opinnäytetyö tarkastelee päällikön asemaa kauppamerenkulkuun käytettävillä aluksilla, joten selvää on merilain tulevan sovellettavaksi. Hyvä on kuitenkin pitää mielessä, että merilakia ei kokonaisuudessaan automaattisesti sovelleta kaikkeen vesillä liikkumiseen. Suhteellisen tuoreessa korkeimman oikeuden päätöksessä huviveneet on suljettu pois ainakin rikosoikeudellisessa mielessä merilain soveltamisalasta. Korkein oikeus

päätöksessään toteaa, että merilain soveltuvuus on tulkittava tapauskohtaisesti. (KKO 2010:79)

2.2 Vahingonkorvauslaki ja merityösopimuslaki

Vahingonkorvauslaki on luonteeltaan yleislaki, jonka mahdollinen erityislainsäädäntö (*lex specialis*) ohittaa. Vahingonkorvauslaki ei koske sopimukseen perustuvaa tai muussa laissa säädettyä korvausvastuuta. (VKL 1:1§) Kuitenkin takaisin vahingonkorvauslakiin päädytään usein erityislaissa olevien viittausten kautta. Päällikön vahingonkorvausvastuuta tulkittaessa tulee vahingonkorvauslakia siis tarkastella yhdessä muun lainsäädännön kanssa.

Työsopimukseen perustuvaa vahingonkorvausvastuuta säätelee työlainsäädäntö, tässä tapauksessa merityösopimuslaki, sillä työsopimuslakia ei sovelleta merimiehiin, koska asiasta säädetään erikseen lailla. (TyösL 1:2.3§) Merityösopimuslain määräykset sisältävät kuitenkin viittauksen vahingonkorvauslakiin, joka näin olleen tulee sovellettavaksi. (MerityösL 12:1.3§)

Useissa kohdin sen sijaan, että merilaki suoraan määrittäisi vahingonkorvausperusteet, sisältää se viittauksen vahingonkorvauslakiin. Viittaukset ovat välillä suoria, kuten kohdassa päällikön vastuusta sitoumuksista: *”Työntekijän asemassa olevan päällikön vahingonkorvausvastuuseen sovelletaan kuitenkin vahingonkorvauslain säännöksiä työntekijän korvausvastuusta.”* (MeriL 6:17.3§) Merilaki sisältää myös epäsuoria viittauksia vahingonkorvauslakiin kuten *”tämän korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan.”* (MeriL 7:1.2§) liittyen varustajan regressioikeuteen.

2.3 Vesilaki

Uusi vesilaki (581/2011) on astunut voimaan 1.1.2012. korvaten aiemman vesilain. Uuden vesilain kolmannessatoista luvussa säädetään varustajan vahingonkorvausvastuusta. Merilaki on kuitenkin ensisijainen vesilakiin nähden, jota ei tule soveltaa, jos asiasta muuta säädetään merilaissa. (VesiL 13:4§)

3 Vahingonkorvausvastuun muodostuminen

Vahingonkorvauksen perimmäinen tarkoitus on saattaa vahingonkärsijä samaan taloudelliseen tilanteeseen, kuin jos vahinkoa ei olisi lainkaan tapahtunut.

Vahingonkorvausoikeudelliseen käytäntöön sisältyy Suomessa niin kutsuttu rikastumiskielto, joka tarkoittaa, että vahingon kärsijä ei saa hyötyä vahingon johdosta. (Routamo ym. 2006, s. 371)

Vahingonkorvausvastuu on perinteisesti jaettu sopimusvastuuseen ja sopimuksen ulkoiseen vastuuseen. Sopimuksen ulkoisella vastuulla ymmärretään ulkopuoliselle kolmannelle henkilölle aiheutettua vahinkoa ja siitä seuraavaa korvausvastuuta. Tämä perustuu yleisiin vallitseviin käyttäytymismormeihin, joiden mukaan aiheutettu vahinko on korvattava. Sopimusvastuulla taas tarkoitetaan tilannetta, jossa vahingonaiheuttaja ja vahingonkärsijä ovat sopimussuhteessa keskenään. (Routamo ym. 2006, s. 60) Tähän sisältyy esimerkiksi työnantajan ja työntekijän välinen työsopimukseen perustuva korvausvastuu.

Vahingot jaotellaan henkilö- ja esinevahinkoihin ja näihin liittyviin taloudellisiin seurannaisvahinkoihin, kuten esimerkiksi lääkärikulut tai korjauskustannukset. Puhtailla omaisuusvahingoilla taas tarkoitetaan taloudellisia vahinkoja, jotka eivät liity henkilö- tai esinevahinkoihin, esimerkiksi öljypäästön aiheuttamat vahingot alueen turismille. Lisäksi käytössä on käsite aineettomat vahingot, kuten esimerkiksi näköalan turmeltuminen ympäristövahingon yhteydessä. Yleisesti korvauksen saamiseksi aineettomista vahingoista on ne pystyttävä ”ekonomisoimaan” eli muutettava taloudellisesti mitattavissa olevaksi menetykseksi.

Perusteet vahingonkorvausvastuun syntymiselle vaihtelevat eri lainkohtien mukaan. Yleisemmässä tuottamusvastuussa vahingonkorvausvastuun edellytyksenä on tahallinen teko (*dolus*) tai tietyn asteinen huolimattomuus (*culpa*), joka yleisesti jaetaan kolmeen asteeseen 1) törkeään (*culpa lata*), 2) ”tavalliseen” ja 3) lievään huolimattomuuteen (*culpa levis*). Tuottamusvastuuseen perustuvaa vahingonkorvausvelvollisuutta ei synny ollenkaan jos kyseessä on onnettomuus (*casus*). Latinankieliset termit ovat varsinkin ruotsin- ja englanninkielisessä oikeuskirjallisuudessa laajasti käytössä, joten ne on hyvä tuntea. Esimerkkinä tämän työn kannalta keskeisestä tuottamusvastuusta, johon palataan vielä useasti: työntekijän vahingonkorvausvelvollisuutta työnantajaa kohtaan ei synny mikäli

työntekijän syyksi voidaan lukea vain lievä huolimattomuus. (Vkl 4:1§) Merilaki suurimmilta osin perustuu tuottamusvastuuseen.

Ankarassa vastuussa vahingonkorvausvelvollisuus syntyy kaikissa tapauksissa. Esimerkkinä ankarasta vastuusta oli edellisessä vesilaissa olleet määräykset, jonka mukaan aluksen omistajan oli korvattava vahinko, vaikka syynä ei ollut tuottamuksellinen toiminta. (Ed. VesiL 264/1961 1:25§) Nykyisin voimassa olevassa vesilaissa ankara vastuu on muutettu tuottamusvastuuksi.

Tuottamusvastuun ja ankaran vastuun välillä voidaan lukea olevan erilaisia välimuotoja, kuten merilain 10. luvun mukainen ankara vastuu öljyvahingoista, joka myös sisältää tietyt poikkeukset, jolloin korvausvelvollisuutta ei synny. Toinen lainsäädännössä yleinen vastuun peruste on ankara vastuu *force majeure* – poikkeuksin. Tällöin vahingonkorvausvastuu syntyy muissa tapauksissa paitsi jos vahinko johtuu esim. ennalta-arvaamattomasta, ylivoimaisesta luonnonilmiöstä.

3.1 Työntekijän vastuusta vahingonkorvauslain mukaan

”Vahingosta, jonka työntekijä työssään virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttaa, hän on velvollinen korvaamaan määrän, joka harkitaan kohtuulliseksi ottamalla huomioon vahingon suuruus, teon laatu, vahingon aiheuttajan asema, vahingon kärsineen tarve sekä muut olosuhteet. Jos työntekijän viaksi jää vain lievä tuottamus, ei vahingonkorvausta ole tuomittava.” (Vkl 4:1§)

Niissä kohdin kun merilaki viittaa vahingonkorvauslakiin, määrittää yllä oleva lainkohta työntekijän asemassa olevan päällikön vahingonkorvausvelvollisuuden.

Seuraavaan esimerkkitapaukseen tulee suhtautua suurella varauksella, sillä tapaus on tuomittu edellisen merilain mukaan, jonka kanavointisäännös ei ollut yhtä työntekijää suojeleva kuin nykyisin. (Ed. MeriL 11§) Koska kuitenkin uudempaa esimerkkitapausta ei löytynyt, niin tämä mainitaan, sillä tapauksesta saa ainakin jonkinlaisen käsityksen vahinkojen määrän ja päällikön oman korvausvelvollisuuden suhteesta. Nykyisen merilain mukaan korvausvelvollisuus todennäköisesti olisi pienempi tai sitä ei olisi lainkaan. Helsingin raastuvanoikeuden päätöksessä päällikkö tuomittiin vahingonkorvauslain perusteella varustajan lisäksi osallistumaan korvausten maksamiseen. Alus oli törmännyt laituriin aiheuttaen vahinkoja laiturille

ja siinä olleelle elevaattorille. Tapahtuman syyksi katsottiin päällikön virhearviointi ja hyvän merimiestavan vastainen toiminta. Päällikkö tuomittiin osallistumaan korvauksiin 50 000 markalla. Varustamon osuus korvauksesta oli noin 2,7 miljoonaa markkaa. (ND 1989 s. 156)

Mainita voidaan, että Ruotsin vahingonkorvauslaki suojaa työntekijää paremmin, sillä sen mukaan vahingonkorvausvelvollisuus syntyy vain jos "*synnerliga skäl föreligger*". (Ruotsin SkL 4:1§) Yhdeksi esimerkiksi, jolloin Ruotsin lain mukaan erityinen syy todennäköisesti on olemassa, mainitaan alkoholin vaikutuksen alaisena aiheutettu vahinko. (Ihre 2010. s. 50)

Suomen vahingonkorvauslain esitöistä välittyvä lain henki on, että työntekijä ei joudu kohtuuttoman korvausvelvollisuuteen. Perusperiaate on, että vahinkoa kärsineen tulee saada työnantajalta suurempi korvaus kuin mikä työntekijän korvausvelvollisuus olisi. (HE 187:1973 s. 21)

3.2 Varustajan vastuu merilain 7:1§ mukaan

Merilaki ei määrittele varustajaa tai laivanisäntää, mutta sekä oikeuskäytännössä että –kirjallisuudessa on varustajaksi ymmärretty se, joka vastaa aluksen miehityksestä ja todellisesti käyttää alusta. (Wetterstein 2004, s. 34) Tarkempi laivanisännän määrittely on sisällytetty lakiin laivaväestä ja alusten turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) joka myös täytäntöönpanee Euroopan parlamentin ja Euroopan neuvoston ISM-asetuksen. (EY 336/2006)

Varustaja vastaa vahingoista, jotka päällikkö tai miehistö virheellään tai laiminlyönnillään on toimeksaan aiheuttanut. (MeriL 7:1§) Ei ole merkitystä onko päällikkö työsuhteessa vai ei. (Falkanger 2008, s. 174) Työn tai suoritettujen tehtävien, jossa vahinko on aiheutettu, tulee kuulua tyypilliseen laivatyöhön. (Wetterstein 2004, s.63) Esimerkiksi kun perämies oli huvittelumielessä ampunut hätäraketteja, jotka aiheuttavat tulipalon satamavarastossa, niin tämän ei katsottu kuuluvan varustajan vastuun piiriin, sillä vahinkoa ei aiheutettu laivatyössä. (Wetterstein 1980, s. 234, alun perin ND 1914 s. 159) Kuitenkin koska laivatyössä vapaa-ajan ja työn ero on häilyvä, ei voida yksiselitteisesti sanoa mikä kuuluu varustajan vastuun piiriin, vaan ratkaisu tulee tehdä aina tapauskohtaisesti. Wetterstein kritisoi hätärakettitapauksen tuomiota ja hänen tulkintansa on, että

varustajan vastuun tulee ulottua laajalle myös vapaa-ajan osalta laivalla ja kyseisessä tapauksessa olisi varustajan vastuun mahdollisesti voitu todeta kattavan aiheutetut vahingot. (Wetterstein 1980, s. 234)

Varustajan vastuu kattaa henkilö- ja esinevahingot sekä taloudelliset seurannaisvahingot. Puhtaat varallisuusvahingot, joilla ei ole yhteyttä henkilö- tai esinevahinkoihin korvataan vain erityistapauksissa. (Vkl 5:1§ ja Wetterstein s. 25)

Niin kutsutun kanavointisäännöksen mukaan korvausvelvollinen vahingon aiheuttaja vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada varustajalta. (MeriL 7:1.1§) Vahinkoa kärsineen tulee siis ensin hakea korvausta varustajalta. Kuitenkin korvausta maksettuaan varustajalla voi olla takautumis- eli regressioikeus vahingonaiheuttajaa kohtaan. (MeriL 7:1.2§) Jos kyseessä on työntekijä, ei hän joudu korvausvastuuseen jos tuottamuksen aste on lievä tai vähäisempi. (Vkl 4.1§)

Kanavointisäännöksen sovellettavuus ja päällikön suoja tulee ilmi Turun hovioikeuden päätöksestä, jossa vahingonkorvausvaade päällikköä vastaan hylättiin ennenaikaisena, koska vahinkoa kärsineet eivät olleet näyttäneet, että vahingonkorvausta ei voitu saada varustajalta. Juttu eteni korkeimpaan oikeuteen, joka lähetti sen takaisin käräjäoikeuteen, koska katsoi, etteivät alemmat oikeusasteet olleet selvittäneet kuka oli varsinainen varustaja tai kuulleet osapuolia asiasta. (KKO 1999:107)

Vanhan merilain (167/1939) perusteella on ainakin yhdessä tapauksessa päälliköltä vaadittu vahingonkorvausta hänen karilleajossa virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttamista vahingoista. Käräjäoikeus kuitenkin vapautti päällikön vahingonkorvausvelvollisuudesta perustuen vahingonkorvauslain sovittelusäännökseen, vaikka näytettyä oli, että päällikkö oli osasyylinen onnettomuuteen. Turun hovioikeus vahvisti tuomion. (Turun hovioikeus 3.6.1983, 1982-S-128-Tku-II. "Shippersgracht")

Vaikka opinnäytetyön tarkoitus ei olekaan tarkastella rikosoikeudellista vastuuta, voi seuraava esimerkkitapaus olla kuitenkin tässä yhteydessä perusteltu. Eräässä hovioikeuden päätöksessä todettiin, että päällikkö ei ollut toiminut hyvän merimiestavan mukaisesti ja näin ollen aiheuttanut karilleajon. Päällikkö tuomittiin 20 päiväsakkoon vastaten 1440 markkaa. Vahingot tapauksessa olivat 5,1 miljoonaa

markkaa. (Helsingin hovioikeus 10.04.1984 nr 646 – R 1982/2509. ”Urho”) Päällikön saamaa sakkorangaistusta voi pitää vähäisenä.

Yllämainitut esimerkit viittaisivat päällikön olevan suhteellisen hyvin suojattu mahdollisissa vahinkotapauksissa.¹

3.3 Päällikön vastuu sitoumuksista merilain 6:17§ mukaan

Sitoumus on *”oikeustoimi, jolla jku sitoutuu tekemään t. jättämään tekemättä jtk.”*

(Kielitoimiston sanakirja, 2006)

Päällikkö ei vastaa sitoumuksista, joita hän on tehnyt varustajan nimissä. Kuitenkin päällikkö on velvollinen korvaamaan vahingot, jotka hän on virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut varustajalle tai jollekin muulle, jonka etuja hänen tulee valvoa. (MeriL 6:17§) Työntekijän asemassa olevaan päällikköön sovelletaan kuitenkin vahingonkorvauslain määräyksiä työntekijän vahingonkorvausvastuusta. (MeriIL 6:17.3§)

Toisin sanoen työntekijän asemassa oleva päällikkö joutuu korvaamaan sitoumuksia tehdessään virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttamansa vahingot. Tätä korvaussummaa voidaan sovitella. Jos kyseessä on vain lievä tuottamus, ei päällikölle vahingonkorvausvelvollisuutta tule lainkaan. (VKL 4:1§)

Nykyisin kommunikaatiomenetelmät ovat kokonaan toista kuin aiemmin ja yhteydenpito varustajan kanssa on esimerkiksi satelliittipuhelinta käyttäen mahdollista melkein milloin tahansa. Päällikkö harvemmin joutuu tilanteeseen, jossa sitoumuksia varustajan nimissä tehtäisiin ilman, että hyväksyntä asiaan ensin olisi varustajalta saatu. Päälliköllä on jo merilain mukaankin ilmoitusvelvollisuus laivanisännälle muutaman erikseen luetellun asian lisäksi *”kaikesta, minkä tietäminen voi muuten olla laivanisännälle hyödyksi.”* Päällikön tulee myös olosuhteiden salliessa

¹ Varustajan isännänvastuuta on käsitelty myös seuraavissa oikeustapauksissa: KKO 1950-I-26, KKO 1953-II-50, KKO 1953-II-141 ja Norges Høyesterett 2011:72. Rikosoikeudellisia seuraamuksia päällikölle on tullut ainakin seuraavissa tapauksissa: Turun hovioikeus 21.10.1981 PÄ-1750 jossa päällikkö käytti rannikkoliikennealuetta huolimatta läheisestä liikennejakovyöhykkeestä. KKO 1992:75, jossa päällikkö ja yliperämies olivat aiheuttaneet merionnettomuuden huonolla lastinkiinnityksellä.

ennen tärkeisiin toimenpiteisiin ryhtymistä hankittava määräys laivanisännältä.
(MeriL 6:14§)

3.4 Vastuu öljy- ja polttoainevahingoista merilain 10. luvun mukaan

Merilain 10. lukua sovelletaan kuljetetusta öljystä aiheutuviin vahinkoihin eli siis tankkialuksiin. (MeriL 10:2§) Aluksien polttoaineen aiheuttamiin vahinkoihin sovelletaan merilain 10. a –lukua. (MeriL 10a:2§) Nämä molemmat merilain luvut perustuvat kansainvälisiin yleissopimuksiin. (*The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992*, lyhennettynä CLC ja *The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992*, lyhennettynä Fund Convention)

Aluksen omistajalla on ankara vastuu aluksen polttoaineesta ja kuljetetusta pysyvästä öljystä aiheutuvista vahingoista. Poikkeuksena vastuusta ovat sotatoimista, poikkeuksellisesta luonnonilmiöstä, kokonaan kolmannen henkilön tuottamuksellisesta toiminnasta tai kokonaan viranomaisvirheestä navigoinnin apuvälineissä (esim. väärin näyttävät loistot jne.) johtuvat vahingot. Jos vahinkoa kärsinyt on myötävaikuttanut vahinkoon tahallisesti tai tuottamuksellisesti voidaan korvausta sovitella. (MeriL 10:3§ ja 10a:3§)

Merilain 10. luvun mukainen kanavointisäännös on tiukempi kuin merilain varustajan vastuuta käsittelevä 7. luvun kanavointisäännös ja säättää mm. että korvausta polttoainevahingoista ei voi vaatia mm. päälliköltä ellei tämä ole aiheuttanut vahinkoa "*tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi.*" (MeriL 10a:4§)

Työntekijän asemassa olevaan vahingonaiheuttajaan sovelletaan vahingonkorvauslakia. (MeriL 10:4§ ja 10a:4§) Vahingonkorvauslain soveltaminen käy ilmi suhteellisen uudesta käräjäoikeuden päätöksestä, jossa päälliköltä vaadittiin korvauksia ympäristön turmelemisesta, tosin lain ympäristön likaantumisen estämisestä ja ympäristönsuojelulain perusteella. Aluksesta oli päässyt raskasöljyä satama-altaaseen puhkiruostuneen putkilinjan kautta. Jo aiemmin aluksen ollessa Saksassa oli tapahtunut pienempi öljypäästö. Syyttäjä katsoi päällikön olleen törkeän tuottamuksellinen, koska ei ollut aloittanut korjaustoimenpiteitä jo ensimmäisen

päästön jälkeen. Käräjäoikeus totesi kuitenkin päällikön tuottamuksen olleen niin lievä, että vahingonkorvauslain 4. luvun 1 pykälän mukaisesti vahingonkorvausta ei tuomittu. Varustaja tuomittiin vahingonkorvauksiin ja yhteisösakkoon. (Raaseporin käräjäoikeus 06/388 5.5.2006)

Omistaja ja muut, joilla on oikeus vastuunrajoitukseen, voivat rajoittaa vastuutaan myös öljy- ja bunkkerivahingoista. Polttoainevahinkojen osalta vastuunrajoituskäytäntö on merilain 9. luvun mukainen, sitä käsitellään tämän työn seuraavassa kappaleessa.

Kuljetetusta öljystä johtuvien vahinkojen osalta vastuunrajoituskäytäntö poikkeaa merilain 9. luvun mukaisesta. Jotta kuljetetun öljyn aiheuttamissa vahingoissa voisi vedota vastuunrajoitukseen, on perustettava aina rajoitusrahasto. Myös vastuumäärä on korkeampi kuin muissa vahingoissa. (MeriL 10:5-6§) Yli 2000 tonnia pysyvää öljyä kuljettavilla aluksilla on myös oltava vakuutus, joka kattaa öljystä aiheutuvat vahingot vastuunrajoitusmäärään asti. Todistus vakuutuksesta on pidettävä aluksella. (MeriL 10:11§) Myös kaikilla bruttovetoisuudeltaan yli 1000 tonnia olevilla aluksilla on oltava vastaava vakuutus polttoainevahinkojen varalta ja todistus tästä aluksella. (MeriL 10a:6-8§)

3.5 Vastuunrajoitus merilain 9. luvun mukaan

Vastuunrajoitus pohjoismaisissa merilaeissa pohjautuu vuoden 1976 *Limitation of Liability*-konventioon. (*Convention on Limitation of Liability of Maritime Claims*, Art 4.) Yleissopimukseen on tehty muutoksia, vuoden 1996 lisäpöytäkirja mm. korotti vastuusummaa. Tämä muutos tuotiin suomalaiseen merilakiin vuonna 2004. (Wetterstein 2004. s. 271) Huomattavaa on, että Euroopan ulkopuolella vastuunrajoituskonventio ei ole levinnyt kovin laajalle ja esimerkiksi USA ei siinä ole mukana. (Gard. 2011)

Vastuunrajoituksesta säädellään merilain yhdeksännessä luvussa ja rajoitus koskee mm. henkilö- ja esinevahinkoja, matkustajien tai matkatavaroiden myöhästymistä ja vahingon rajoittamiseen tähtääviä toimenpiteitä. Laivanisännän lisäksi myös niillä henkilöillä, jotka kuuluvat laivanisännän vastuun piiriin on oikeus rajoittaa vastuutaan. (MeriL 9:1§) Näin ollen on merkitystä kuinka pitkälle varustajan isännänvastuu ylettyy. Selvää kuitenkin on, että päälliköllä, aivan kuten

varustajallakin, on oikeus vastuunrajoitukseen. Vastuunrajoitus ei koske vahinkoja, jotka on aiheutettu päällikölle, miehistölle tai jollekin, joka varustajan tai päällikön pyynnöstä toimii aluksen palveluksessa. (MeriL 9:3.5§)

Jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella *”ja tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi”* putoaa oikeus vastuunrajoittamiseen pois. (MeriL 9:4§) Jos useampi kuin yksi henkilö on vastuussa vahingosta ja vain joku heistä on toiminut moitittavasti, ei tämä vaikuta muiden oikeuteen rajoittaa vastuutaan. (Wetterstein 2004. s. 272)

Vastuumäärän määräytymisen perusteet löytyvät merilain 9. luvun 5. pykälästä. Aluksen matkustajiin kohdistuneissa henkilövahingoissa maksimivastuumäärä on 175 000 SDR kerrottuna sertifikaatin mukaisena matkustajamäärällä. Esimerkiksi jo 50 hengen vesibussissa tämä tarkoittaisi 8,75 miljoonaa SDR. Muista kuin matkustajiin kohdistuvista henkilövahingoista vastuumäärä lasketaan aluksen bruttovetoisuuden mukaan. Esimerkiksi bruttovetoisuudeltaan 2500 tonnin alukselta muista henkilövahingoista kuin matkustajille aiheutuneista vastuumäärä on 2,4 miljoonaa SDR. Saman kokoisen aluksen vastuumäärä muun tyyppisistä vahingoista on 1,2 miljoonaa SDR. (MeriL 9:5§) Öljyä kuljettavien alusten vastuumäärät öljyn aiheuttamista vahingoista ovat korkeammat ja määräytyvät 10. luvun mukaisesti. Merkillepantavaa näissä summissa on, että esimerkiksi jo pienissäkin matkustaja-aluksissa maksimivastuumäärät nousevat erittäin suuriksi.

Vastuunrajoitukseen oikeutettu voi perustaa rajoitusrahaston. Rahaston perustamisen jälkeen ei rajoitukseen oikeutetulta voida vaatia mitään turvaamistoimenpidettä kuten takavarikkoa, jos korvaus voidaan vaatia rahastosta. (MeriL 9:7-8§) Rajoitusrahastoa ei ole pakko perustaa, vaan rajoitusoikeuteen voidaan vedota rahastoa perustamattakin. (MeriL 9:9§) Eli perustamalla rajoitusrahaston varustaja voi jatkaa liiketoimintaansa kuten ennenkin ilman että alusta uhkaisi esim. pysäyttäminen saatavien turvaamiseksi. Samoin vahinkoa kärsineet voivat hakea korvausta suoraan rahastolta. Yleistä on, että P&I vakuuttaja toimii rahaston perustajana. (Wetterstein 2004. s.286)

3.6 Vesilain määräykset

Uuden vesilain myötä aluksen omistajan vahingonkorvausvastuu muuttuu ankarasta tuottamusvastuuksi. Tämä tuo vesilain vahingonkorvausmääräykset lähemmäksi merilakia, jossa vahingonkorvausvastuu yleisesti perustuu tuottamukseen. (Routamo ym. 2006. s. 151)

”Jollei merilaista (674/1994) muuta johdu, aluksen omistaja vastaa vesistössä kulkemisesta aiheutuneen edunmenetyksen korvaamisesta, jos edunmenetys on aiheutunut tahallisuudesta tai huolimattomuudesta menettelystä. Korvaus määrätään siten kuin tässä luvussa säädetään. Laivanisännän vastuun rajoittamiseen ja meripanttioikeuteen sovelletaan, mitä merilaissa säädetään.” (VesiL 13:4.1§)

Lain esitöiden mukaan pykälän tarkoitus on, että aina milloin merilaista ei muuta johdu, sovelletaan vesistössä kulkemisesta aiheutuvan edunmenetyksen korvaamiseen vesilain 13. luvun säännöksiä. (HE 277/2009 13:4§)

Vesilain esitöiden mukaan korvausmääräykset on myös tarkoitettu koskemaan kaikkea liikkumista, missä tahansa vesistössä, minkä kokoisella aluksella ja missä tarkoituksessa tahansa. Tuottamuksella tarkoitetaan esimerkiksi ohjausvirhettä tai puutteita merikelpoisuudessa. Vahingon aiheuttajan on oltava selvillä. Mikäli vahingon aiheuttaja jää epäselväksi, voi korvausvastuuseen joutua väylän pitäjä. (HE 277/2009 13:4§)

Aiemman vesilain korvausmääräykset ovat ainakin törmäysvahingoissa kiinteisiin rakennelmiin tulleet ensisijaisesti sovellettavaksi. (KKO 1996:150 ja Routamo ym. s. 152) Näin on selvästi tarkoitus olla nykyisinkin, tosin nykyisen vesilain perustuessa ankaran vastuun sijaan tuottamusvastuuseen pienentää se asian käytännön merkitystä. Kuitenkin tulee muistaa, että öljyvahingoista omistajalla on merilain 10. luvun mukaan ankara vastuu ja tällöin sovelletaan merilakia tämän vesilain 13. luvun sijaan.

Kuten lainkohdasta ylempänä kävi ilmi, mahdollistaa nykyinen vesilaki vastuun rajoittamisen, toisin kuin edellinen vesilaki (Ed. VesiL 264/1961 1:25§). Sekä nykyisen lain, että lakiehdotuksen muotoilusta saisi vaikutelman, että oikeus vastuun rajoittamiseen merilain mukaan on kaikissa kauppamerenkulusta aiheutuneissa vahingoissa. *”Siltä osin kuin kyse olisi merilain soveltamisalaan kuuluvasta*

toiminnasta, tulisi korvauksen suuruutta määrättäessä ottaa huomioon, mitä laivanisännän vastuun rajoittamisesta ja meripanttioikeudesta erikseen merilaissa säädetään." (HE 277/2009 13:4§) Kuten aiemmin on todettu, on merilaki ensisijaisesti tarkoitettu kauppamerenkulun laiksi ja sen soveltamisala on tulkittava tapauskohtaisesti ja että myös päälliköllä on oikeus vastuunsa rajoittamiseen.

Vesilaissa on kaksi poikkeusta liittyen korvausvelvollisuuteen. *"Valtaväylään tai yleiseen kulkuväylään laittomasti pannulle esineelle edunmenetystä ei korvata. Sama koskee vesistöissä olevaa pyydystä, ellei edunmenetystä ole aiheutettu tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella."* (VesiL 13:4.2§)

Pyydysten osalta laki ei vaadi niiden sijaitsevan väylällä, vaan ylipäättään *"vesistöissä"*. Pyydyksissä korvausvelvollisuuteen vaaditaan törkeä huolimattomuus tai tahallisuus. Käytännössä pyydykset havaitsee usein niin viime hetkellä, että väistämistoimenpiteeseen ei ole mahdollisuutta ja pimeään aikaan niitä varmasti jää huomaamatta paljonkin ja mahdollisesti ajettua yli. Pelkkä tavallinen huolimattomuus voisi aiheuttaa korvausvastuun liian herkästi, joten lain poikkeama on kauppamerenkulkijan kannalta tarpeellinen.

Mikäli vahingonkärsijä on myötävaikuttanut vahingon syntymiseen omaisuuden puutteellisella kunnolla tai hoidolla on se huomioitava korvauksesta päätettäessä. (VesiL 13:4.3§) Esimerkkinä puutteellisesta kunnosta voisi kuvitella liian heikot laiturerakennelmat, jotka eivät kestä ohiajavan laivan aiheuttamaa aallokkoa tai vaikkapa huonosti merkityt pyydykset.

Koska merilaki sisältää kattavan isännänvastuun ja jos merilaista ei muuta johdu vastaa aluksen omistaja vahingonkorvauksista myös vesilain mukaan, voi todeta päällikön olevan suhteellisen hyvin suojattu mahdollisissa vahinkotapauksissa. Uusi vesilaki tuottamusvastuulla lisää isännänvastuun merkitystä. Aiemmin varustaja on vesilaissa luetelluissa tapauksissa vastannut kaikista vahingoista ankaran vastuun periaatteen mukaisesti. Koska uusi vesilaki on vasta astunut voimaan, ei oikeuskäytäntöä ole vielä ehtinyt muodostua.

3.7 Regressioikeudesta ja sovittelusta

Merilain ja vahingonkorvauslain kanavointisäännöksiin mukaan tulee vahinkoa kärsineen ensisijaisesti vaatia korvausta työnantajalta, jolla on isännänvastuu. (Meril 7:1§ ja Vkl 3:1§) Kuten aiemmin on todettu kattaa varustajan isännänvastuu päällikön aiheuttamat vahingot. Näin ollen itse päällikön vahingonkorvausvelvollisuus tulee ajankohtaiseksi lähinnä jos korvausta vahinkoa kärsineelle maksanut käyttää regressioikeuttaan tai jos vahinkoa on aiheutettu varustajalle itselleen.

Vahingonkorvauslain ja sen esitöiden välillä esiintyy ristiriita. Lain sanamuoto on ehdollinen, vahingon aiheuttaja *“voidaan velvoittaa”* maksamaan takaisin sille, joka on suorittanut korvausta. (Vkl 4:3§) Vahingonkorvauslain esityöt ovat yksiselitteisiä ja puhuvat ehdottomasta regressioikeudesta. Rajoitettu regressioikeus on kuitenkin vallitseva käytäntö, joka tarkoittaa, että korvausta maksaneella voi olla regressioikeus, mutta tämä edellyttää tapauskohtaista tulkintaa. (Routamo ym. 2005 s. 263) Vaikkakin regressioikeus olisi olemassa korvaa vahingon aiheuttaja vain sen määrän, joka nähdään kohtuulliseksi. (Vkl 4:1§)

Jos korvausta on varustajan sijasta maksanut vakuutusenantaja, ei tällä voi olla parempaa oikeutta kuin itse vakuutetulla, sillä kyseessä on vakuutetun regressioikeuden siirtyminen vakuutusenantajalle ja vahingonaiheuttaja vastaa edelleen vain siitä osasta johon on vahingonkorvaussäännösten mukaan velvollinen sisältäen mahdollisen sovittelun ja kohtuullistamisen. (Vkl 4:3§. Kts. myös KKO 1980-II-64 ja Hoppu, Hemmo 2006. s. 281) Mahdollisessa sovittelussa on otettava huomioon alkuperäiset olosuhteet vahinkoa kärsineen ja vahingon aiheuttajan välillä eikä esimerkiksi vahingon aiheuttajan ja vakuutusenantajan välillä. Vahingon aiheuttaja ei siis voi vedota vakuutusenantajan yleensä vahvaan taloudelliseen asemaan ja tätä kautta vaatia korvauksen pienentämistä. (Hoppu, Hemmo 2006. s. 289.)

Oikeuskäytäntöä liittyen regressivaateisiin miehistöä kohtaan tai vahingonkorvauksen sovitteluun ei löytynyt. Myöskään yhdeltä merioikeuden tuomarilta ja kahdelta merioikeuteen erikoistuneelta asianajajalta kysyttäessä ei heille ainakaan heti muistunut mieleen sellaisia tapauksia. (henkilökohtaiset tiedonannot, syksy 2011) Syynä tähän on todennäköisesti osittain se, että

vahinkosummat merionnettomuuksissa ovat yleisesti erittäin suuria ja vahingon aiheuttajalla ei näin ollen ole varaa maksaa täyttä korvausta. Vahingonkorvausta todennäköisesti myös tultaisiin sovittelemaan ja lopullisella korvauksella ei olisi kovinkaan suurta merkitystä vahinkoa kärsineelle ja vahingonkorvauksen prosessointi vain vaatisi aikaa ja aiheuttaisi kustannuksia. Vahvistus tähän johtopäätökseen saatiin myös vakuutusalan ammattilaiselta. (henkilökohtainen tiedonanto, johtaja, Alandia, 27.2.2012)

Vahingonkorvausten vaatiminen miehistöltä voitaisiin myös nähdä varustamon kannalta huonona henkilöstöpolitiikkana. Monta kertaa riittää, että kaikessa hiljaisuudessa vahingonaiheuttajalle annetaan potkut. (henkilökohtainen tiedonanto, juristi, Trafi, syksy 2011) Aiemmista sovittelutapauksista ei myöskään voisi vetää laajempia johtopäätöksiä, sillä sovittelussa tulee aina käyttää kokonaisharkintaa ja lopputulos riippuu tapauksen erityispiirteistä. (Saarnilehto 2001.)

Hallituksen esityksen vahingonkorvauslaiksi perustelujen mukaan korvausvelvollisuuden täydellinen poistaminen eli "sovitteleminen nolnaan" voi tulla kysymykseen erittäin harvoin, lähinnä jos kyseessä on vahingon kärsineellä kohtuudella olevan vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyöminen. Hallituksen esityksessä mainitaan myös, että jos vahinko on aiheutettu alalla, jossa vahingot ovat yleisiä, niin vakuutuksen ottamatta jättäneen työnantajan toiminta voidaan mahdollisesti nähdä moitittavampana. Myös suuremmilta yrityksiltä voidaan edellyttää laajemman vakuutuksen ottamista, kuin pienemmiltä. (HE 187:1973 s. 20)

Suomen vahingonkorvauslaki on hyvin samankaltainen kuin ruotsalainen vastineensa ja ruotsin oikeuskirjallisuudessa on esitetty tulkinta, että jos alalla on yleistä, että vakuutus on ja sitä ei jostain syystä olekaan otettu, niin tämä käy sovitteluperusteeksi. (Bengtsson, Strömbäck 2002. s. 321)

Kuvitella voisi esimerkiksi tilanteen, jossa pienvarustajalla ei ole vastuuvakuutusta ja työntekijän asemassa oleva päällikkö lievää suuremmalla tuottamuksella aiheuttaa kolmannelle osapuolelle vahinkoa. Merenkulku mitä luultavimmin voidaan tulkita riskialttiiksi alaksi ja näin ollen mahdollista päällikön regressikorvausta varustajalle voitaisiin sovittaa alaspäin vakuutuksen puuttumiseen vedoten.

4 Vakuutuksista

Varustajan kaksi pääasiallista vakuutusta ovat kasko- ja P&I vakuutus. Kasko on luonteeltaan esinevakuutus, joka suojaa alukseen aiheutuvia vahinkoja vastaan kun taas P&I on varustajan vastuuvakuutus. Myös kaskovakuutus yleisesti sisältää vastuuvakuutusosan ainakin yhteentörmäyksestä toiselle osapuolelle aiheutuneita vahinkoja kohtaan. (Honka 2005. s. 105)

4.1 Vakuutus sopimuslaki ja vakuutusehdot

Vakuutusmarkkinat ovat kansainväliset ja varustaja voi hankkia vakuutuksensa mistä parhaaksi näkee. Kaskovakuutuksissa yleisesti käytetään erilaisia vakiintuneita standardisopimuksia ja -ehtoja, jotka ovat esimerkiksi vakuutusalan yhteistyöjärjestöjen luomia. Esimerkkinä yleisistä ehdoista on Suomessakin laajasti käytössä oleva *Norwegian Marine Insurance Plan 1996* tai ainakin tähän perustuvat vakuutusyhtiöiden omat ehdot. P&I vakuutuksissa taas yleisesti on käytössä klubien omat ehdot.

Vakuutus sopimukset yleisesti sisältävät ehdot minkä maan lakia sopimukseen sovelletaan ja miten mahdolliset erimielisyydet ratkaistaan. Esimerkiksi sopimuksessa voi lukea, että erimielisyydet ratkaisee merivahingonselvittäjä Suomen lain mukaan Suomessa. (Alandia 5.19.1§) Jos sopimukseen ei kyseisen kaltaista lainvalintaehtoa sisälly ja osapuolet ovat eri maista, niin sovellettavaksi tuleva laki määräytyy kansainvälisen oikeuden periaatteiden mukaan tarkoittaen yleensä maata, johon jommallakummalla osapuolella tai asialla on tosiasiallinen kytkös. Toimivaltaisen tuomioistuimen ja lain selvittäminen voi olla hyvinkin monimutkaista ja tämän työn puitteissa asiaan ei voida paneutua. (Falkanger ym. 2004. s. 33)

Suomessa vakuutuksista säädellään vakuutus sopimuslaissa. Laki on kuitenkin tahdonvaltainen elinkeinonharjoittajan ottamien merivakuutuksien osalta. (VsL 3.3§) Tällä on haluttu mahdollistaa vakiintuneiden kansainvälisten ehtojen käyttö merivakuutuksissa. Tahdonvaltaisuus tarkoittaa, että vakuutusehdoissa voidaan vapaasti sopia laista poikkeavista ehdoista. Vakuutus sopimuslakia sovelletaan merivakuutuksiinkin, mikäli vakuutus sopimuksesta ei muuta johdu. Toisin sanoen vakuutus sopimuslaki pysyy taustalla ja koskee myös merivakuutuksia niissä kysymyksissä joista ei ole sopimusehdoissa mainittu.

Vakuutuslakia on yleisesti pakottava kuluttajiin rinnastettavien elinkeinonharjoittajien eli pienyrittäjien osalta. (VsL 3.2§) Tällä on haluttu suojella pienyrittäjiä tekemällä vakuutuslaista heidän haitaksi poikkeavat sopimusehdot mitättömiksi. Tämä ei todennäköisesti kuitenkaan päde kuluttajiin rinnastettavien pienyrittäjien ottamiin merivakuutuksiin joten esim. pienvarustajankin osalta vakuutuslakia on tahdonvaltainen. (VsL 3.3§ ja Hoppu, Hemmo 2006. s. 32) Tahdonvaltaisuudesta johtuen on pidettävä mielessä, että alla olevat vakuutuslain tulkinnot eivät välttämättä päde kaikissa tilanteissa, sillä vakuutusehdoissa on voitu sopia muuta. Tilannetta tulee siis aina tarkastella vakuutusehtojen ja sovellettavan lainsäädännön kanssa yhdessä.

Vakuutuslain mukaan vakuutuksenantajan *”regressioikeus syntyy vain mikäli kolmas henkilö on aiheuttanut vakuutustapahtuman tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta taikka on lain mukaan velvollinen suorittamaan korvausta huolimattomuudestaan riippumatta.”* (VsL 75:1 §) Tulkinta huolimattomuuden asteesta tulee tehdä tapauskohtaisesti. Oikeuskäytäntö aiheeseen liittyen on vähäinen, joten törkeän ja lievemmän raja on vaikea osoittaa. (Hoppu, Hemmo 2006. s.283) Koska vakuutuslakia on merivakuutuksissa tahdonvaltainen, on mahdollista sopia myös tiukemmista ehdoista ja näin myös yleisesti tapahtuu. Esimerkiksi Alandian vakuutusehdoissa vakuutetun regressioikeus siirtyy suoraan vakuutuksenantajalle ja koska vakuutetun regressioikeus määräytyy vahingonaiheuttajaa kohtaan vakuutuslakia tiukempien vahingonkorvauslain (4:1§) ja merilain (7:1§) mukaan, syntyy oikeus regressiin tietyissä tapauksissa jo ”tavallisen” huolimattomuuden kohdalla.

Vakuutuslain mukaan korvaus voidaan evätä, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti. (VsL 30§) Vastaava sisältyy myös useimpiin vakuutusehtoihin, esimerkiksi P&I vakuuttaja Gardin vakuutusehtojen mukaan korvausta ei suoriteta, jos klubin jäsen on toiminut tahallisesti (*wilful misconduct*) tietäen sen todennäköisesti johtavan vahinkoon. (Gard rule 72 conduct of member). Se minkälaisen toiminnan sitten katsotaan olevan tahallista (*wilful misconduct*) määrittelee vakuutuslakia sovellettava laki, joka Gardin tapauksessa tarkoittaa Norjan lainsäädäntöä. (Gard rule 90). Alandian ehtojen mukaan korvauksen epäämiseen riittää vastaavasti törkeä huolimattomuus, jonka vakuutetun olisi pitänyt ymmärtää johtavan vahinkoon. (Alandia 5.12.1§) Norjalaisten yleisten

kaskoehtojen mukaan tahallisesti aiheutettuja vahinkoja ei korvata ja törkeän huolimattomasti aiheutettujen vahinkojen korvauksen määrä harkitaan tapauskohtaisesti. (Norwegian Plan. 3-32§)

4.2 Vakuutetun identifioiminen

Huomioitava on ketkä identifioidaan eli rinnastetaan vakuutetuksi, eli keiden toiminta voi vaikuttaa vakuutuskorvauksiin. Vakuutetulla tarkoitetaan yleensä varustamon ylintä johtoa ja mahdollisesti tiettyjä avainasemissa olevia henkilöitä varustamossa. Vakuutusehtoja tutkimalla selviää, että yleisen käytännön mukaan aluksen päällikön tai miehistön huolimattomuus ei vaikuta vakuutuskorvaukseen. (Alandia 1.3.5§, Gard rule 72 guidance notes, Norwegian Plan commentary notes 3-32§ ja Svenska AV 2000 13§) Näin ollen vahinkoon johtanut laivaväen toiminta ei vaikuta varustajan vakuutuskorvaukseen ellei varustamon ylin johto ole ollut mukana tapahtumissa. Myöskään esimerkiksi Alandian ja norjalaisten yleisten kaskoehtojen mukaan jos vakuutuksenottaja työskentelee itse laivalla, ei vakuutuksenantaja voi vedota tämän huolimattomuuteen laivatyössä korvauksen epäämiseksi. (Alandia 1.3.5§ ja Norwegian Plan 3-36§) Eli jos omistaja toimii itse päällikkönä, niin hänen huolimattomuutta ei kuitenkaan rinnastettaisi suoraan vakuutetun huolimattomuudeksi ja vakuutuskorvaus tulisi maksettavaksi. Näin yksiselitteinen asia ei kuitenkaan ole, kuten seuraavista esimerkkitapauksista käy ilmi.

Hieman vanhemmassa Göteborgin käräjäoikeuden päätöksessä päällikön rinnastamista ei tapahtunut. Vakuutusehtoina tapauksessa oli käytössä *Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor 1976*. Päällikön, joka oli myös yksi laivanisännistä, tuottamusta alimiehityksen hyväksymisessä ei identifioitu varustajaan, jolloin vakuutusyhtiö olisi voinut evätä korvauksen. Alus oli törmännyt pimeään aikaan aallonmurtajaan. Päällikkö oli ollut yksin vahdissa ja nukahtanut tai vaihtoehtoisesti omien sanojensa mukaan ollut konekierroksella. Alimiehityksen katsottiin vaikuttaneen onnettomuuden syntymiseen, sillä jos aluksella olisi ollut miehitystodistuksen mukainen miehistö, olisi ollut todennäköisempää, että tähystäjää olisi käytetty. (ND 1986 s.1)

Seuraavassa norjalaisessa tapauksessa laivatyössä törkeällä huolimattomuudella vahingon aiheuttaneen aluksen päällikkönä toimineen osaomistajan

vakuutuskorvausta alennettiin noin kolmasosalla. Muiden omistajien korvaukset pidettiin täysimääräisinä. Kalastusaluksen päällikkö oli nukkunut aluksen ollessa kulussa ja aina välillä noussut ylös tarkastaakseen kurssin. Komentosillalla oli ollut tähystäjä, mutta päällikkö oli ainoa navigointitaitoinen. Päällikkö heräsi vasta aluksen ajettua karille. (Gulating lagmannsrätt, ND 1992 s.348)

On myös mahdollista, että vakuutetun itsensä laivatyössä tahallisesti aiheuttama vahinko voi johtaa vakuutuskorvauksen kokonaan epäämiseen. Norjan korkeimman oikeuden päätöksessä vuodelta 1995 on identifioitu päällikön ja perämiehen tahallinen toiminta varustajan toiminnaksi. Kalastusalus kahdeksan hengen miehistöllä upposi Norjan rannikolla vuonna 1987. Tapaus ei aiheuttanut henkilövahinkoja. Uppoamisen syynä oli veden tulo keulan apukonehuoneeseen pohjakaivon kautta. Oikeus katsoi päällikön ja perämiehen todennäköisesti toimineen tahallisesti, mutta ainakin passiivisesti pelastustoimien hoidossa aiheuttaen aluksen uppoamisen. Kyseessä oli perhevarustamo, josta päällikkö ja perämies omistivat 50% osakkeista ja käytännössä vastasivat varustamon pyörittämisestä. Varustaja ja aluksesta korvauksia saaneet pantinhaltijat tuomittiin maksamaan korvaukset korkoineen takaisin vakuutusyhtiöille. (Norsk Retstidende 1995, s. 1641)²

Kaikki kolme yllä olevaa esimerkkitapausta koskivat pienmerenkulkua, kalastusaluksia tai pientä rahtialusta. Yksittäinen tapaus tulee tulkittavaksi aina asian erityispiirteiden perusteella ja taustalla olevien vakuutusehtojen mukaan. Mikäli päällikön tai muun laivaväen virhe identifioidaan varustajaan, voi lopputulos siis olla, että korvaus maksetaan täysimääräisenä, sitä alennetaan tai jopa evätään täysin.

4.3 Vakuutus käytännöstä ja päällikön henkilökohtaiset vakuutukset

Vakuutus käytäntöä yleisesti selventävänä esimerkkinä voisi toimia seuraava kuvitteellinen tilanne: jos päällikkö tahallisesti toimien aiheuttaa vahingon ulkopuoliselle taholle, vastaa varustaja merilain isännän vastuun ja kanavointisäännöksen mukaan päällikön aiheuttamista vahingoista, mutta korvauksen vahingonkärsijälle maksettuaan (*pay to be paid* –periaate) voi hakea korvausta P&I vakuutuksestaan, joka korvaa mikäli vakuutettu (varustaja) itse ei ole

² Vakuutetun itsensä laivatyössä aiheuttama vahinko on johtanut vakuutuskorvauksien epäämiseen myös ainakin seuraavissa oikeustapauksissa: Hålogaland lagmannsrett ND 1993 s. 330 ja Hovrätten för Västra Sverige ND 1993 s.54

toiminut tahallisesti tietäen vahingon todennäköisesti syntyvän. Koska esimerkin tapauksessa tahallisuudesta johtuen varustajalla vahingonkorvauslain (4:1§) ja merilain (7:1.2§) mukaan on regressioikeus päällikköä vastaan ja vakuutusehtojen (Gard rule 84 tai Alandia regel 15) mukaisesti tämä oikeus siirtyy vakuuttajalle, voi vakuuttaja vaatia korvausta päälliköltä. Kokonaan toinen asia on käyttävätkö vakuutusyhtiöt regressioikeuttaan käytännössä, kuten aiemmin on jo todettu.

Vahingonaiheuttaja ei voi vedota vahinkoa kärsineen mahdollisuuteen hakea korvausta vakuutuksesta, vaan vahinkoa kärsinyt voi itse valita hakeeko korvausta vakuutuksesta vai suoraan vahingonaiheuttajalta. Varustaja voi siis vakuutuksen olemassaolosta huolimatta päättää hakea korvausta suoraan päälliköltä, joka esimerkiksi on lievää suuremmalla huolimattomuudella aiheuttanut laivalle vaurioita laituriin ajon yhteydessä. Kuitenkin pääsääntö on, että korvausta haetaan vakuutuksesta, sillä tämä on huomattavasti yksinkertaisempaa, sillä vahingonaiheuttajalla ei välttämättä ole riittäviä varoja ja kuvaan tulisivat yleensä muun muassa korvaussumman sovittelut ja tuottamuksen asteen määrittelyt tehden prosessista monimutkaisen. (Hoppu, Hemmo 2006 s. 279-280)

Lyhyesti voi myös todeta, että useimpiin koti- ja matkavakuutuksiin sisältyvät vastuuvakuutukset yleisesti sisältävät rajoitussäännöksen, joka sulkee aluksen käytöstä aiheutuneet vahingot korvauksen ulkopuolelle. (Esim. If vakuutusehdot YVA 500.6 kappale 3 tai Tapiola kotivakuutusehdot alkaen 1.1.2011 kohta 4.2.8. sekä Gouda vakuutusehdot 747 alkaen 20.1.2010) Myöskään kotivakuutuksiin liittyvät oikeusturvavakuutukset eivät yleensä kata työhön tai tulonhankkimiseen liittyviä oikeudenkäyntikuluja. (If vakuutusehdot YOI 714.5 kappale 4.)

Laivanpäällystöliitto on ottanut työssä käyville jäsenilleen vastuu- ja oikeusturvavakuutuksen. Vastuuvakuutus kattaa henkilö- ja esinevahingot 85 000 euroon asti, ei kuitenkaan tahallisesti tai törkeällä huolimattomuudella aiheutettuja vahinkoja eikä vakuutuksesta korvata aluksen käytöstä aiheutuvia vahinkoja, ellei käyttö liity vakuutetun itselleen suorittamaan työhön. Vakuutus on voimassa vain Suomessa. (If vakuutusehdot JVA 313 ja If liittosivut SLPL 2012) Näin ollen tällä vakuutuksella ei ole juuri mitään käytännön merkitystä toisen palveluksessa olevan päällikön vahingonkorvausvelvollisuuden kannalta.

4.4 Nordic Plan 2013

Ensimmäiset yhteispohjoismaiset yleiset vakuutusehdot ovat astumassa voimaan 31.1.2013. Niiden pohjalla on *Norwegian Marine Insurance Plan 1996*, jonka ehtoja on edelleen kehitetty pohjoismaisena yhteistyönä. Mukana on ollut muun muassa varustamo- ja vakuutusyhdistyksiä, myös Suomen varustamot ry. Ehdot kirjoitetaan englanniksi, mutta ne käännetään norjaksi, tanskaksi, ruotsiksi ja suomeksi. Yksi syy käännöksiin on, että kotimaan sisällä toimivat pienvarustamot kokisivat vakuutusehtojen käytön helpommaksi. Ehtojen kommentit ja perustelut tulevat olemaan vain englanniksi. (Gard News 205 e-magazine. 2013.) Nähtäväksi jää minkälaisen suosion tulevat ehdot saavat varustamojen keskuudessa, mutta koska ehdot ovat muotoiltu nykyisin hyvin suosittujen norjalaisten ehtojen pohjalle voisi yhteispohjoismaistenkin ehtojen tulevan alalla käyttöön. Ehtojen ja käytäntöjen harmonisointi helpottaa myös päällikön työtä.

5 Erityistilanteet

Seuraavassa käsitellään lyhyesti joitakin erityistilanteita, joista varsinkin kolme ensimmäistä ovat pienmerenkulun kannalta hyvin relevantteja, sillä pienimuotoisemmassa merenkulun harjoittamisessa on yleistä, että laivanisäntä itse työskentelee aluksella. Myöskään pienyritysten maksukyky ei välttämättä ole yhtä hyvä kuin suuremmilla toimijoilla. Eteen voi esimerkiksi tulla myös tilanne, jossa päällikkö ainoana navigaattorina joutuu delegoimaan ohjailuvastuuta kansimiehelle, jolla ei ole tähän muodollista pätevyyttä.

5.1 Laivanisäntä itse päällikkönä

Laivanisännän päällikkönä tai muuna miehistön jäsenenä aiheuttama vahinko voidaan mahdollisesti rinnastaa varustajan aiheuttamaksi. Vaikka yleensä vakuutusehtojen mukaan vakuutuskorvausta ei voitaisikaan evätä vedoten vakuutetun itsensä työskentelemiseen laivalla, niin riskinä on, että vastaavassa tilanteessa päällikön moitittava toiminta lainsäädännön puitteissa rinnastettaisiin suoraan varustajan toiminnaksi. Tämä taas voi vaikuttaa esimerkiksi vastuunrajoitusoikeuden olemassaoloon.

Rinnastaminen käy ilmi oikeustapauksista KKO 1969-I-5 ja KKO 1980-II-126. Jälkimmäisessä tapauksessa isohkoa purjevenettä oli yritetty hinata irti karilta, jolloin hinausköysi oli katkennut aiheuttaen vahinkoa matkustajan asemassa olevaan, irrotustöissä auttaneeseen henkilöön. Koska päällikkö oli myös laivanisäntä ja omistaja, ei vahingonkorvauksen määrää soviteltu, sillä laivanisännän vastuun katsottiin ylettyvän vastuunrajoitusmääräyksiin asti ja korvauksen määrä jäi alle tämän. Tapaukseen sovellettiin aiempaa merilakia. (KKO 1980-II-126)

Tapausten jälkeen merilakiin on sisällytetty maininta, että vastuunrajoitusmääräykset eivät estä korvaussumman sovittelua. (MeriL 9:11.2§) Kuitenkin korvauksen sovittelu tulee tapahtua vain poikkeustapauksissa ja jos vakuutus kattaa vahingon, sovittelua ei tule tehdä. (Wetterstein 2004. s. 311)

Koska laivanisäntä joka tapauksessa vastaa päällikön aiheuttamista vahingoista, niin laivanisännän työskentelemisellä päällikkönä ei ole suurta käytännön merkitystä vastuukysymysten kannalta. Laivanisäntä vastaisi vieraankin päällikön aiheuttamista vahingoista. Riskinä on kuitenkin yllä käsitellyn mukaisesti vakuutusturvan puuttuminen, jos päällikkö identifioidaan varustajaan, varsinkin jos vahinko on aiheutettu tahallisesti.

5.2 Varustajan varattomuus

Kuten aiemmin on jo todettu, kattaa varustajan isännänvastuu työntekijöiden aiheuttamat virheet. Merilain mukaan vahinkoa aiheuttanut päällikkö voi joutua suoraan korvausvelvollisuuteen vahingonkärsijää kohtaan seuraavin perustein: *”Jos myös vahingonaiheuttaja on laivanisännän ohella vastuussa vahingosta, hän vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä.”* (MeriL 7:1.1§) Taas aiemmin todetun mukaisesti työntekijällä on lievän tuottamuksen suoja, jolloin vahingonkorvausta ei tule tuomita lainkaan. (VKL 4:1§)

Eli mikäli työntekijän asemassa oleva päällikkö on aiheuttanut vahinkoa lievää suuremmalla tuottamuksella, on hän laivanisännän ohella vastuussa. Tämä vastuu voi aktualisoitua jos laivanisännältä ei saada korvausta esimerkiksi tämän varattomuudesta johtuen.

Välittömästi aluksen käytön yhteydessä sattuneet henkilö- ja omaisuusvahingot tuovat meripanttioikeuden alukseen. Alus siis toimii vakuutena korvauksien

saamiselle ja tarvittaessa se voidaan pakkohuutokaupata korvausten maksamiseksi. Henkilö- ja omaisuusvahingot ovat kuitenkin saatavien etuoikeusjärjestyksessä vasta 1) miehistön palkkojen, 2) satama yms. maksujen ja 3) pelastuspalkkion ja yhteiseen haveriin osallistumisen jälkeen. (MeriL 3:2-3§)

5.3 Päällikön vastuu muun miehistön toimista

Päälliköllä on ylin vastuu aluksessaan ja usein sanotaan tämän vastuun olevan jakamaton. Kuitenkaan se ei tarkoita, että päällikkö aina joutuisi vastuuseen ja muut miehistönjäsenet taas eivät. Merilain mukaan päällikön on huolehdittava, että erinäiset velvollisuudet ja tehtävät hoidetaan huolellisesti ja ammattimaisesti. Päällikkö voi kuitenkin delegoida nämä tehtävät eteenpäin. Vahingon tapahtuessa tapauksesta riippuen vastuuseen voi joutua päällikkö tai se kenelle tehtävä on delegoitu joko yksin tai yhdessä. (Ihre 2010. s. 45)

Vastuuta määriteltäessä on merkitystä millä tavalla päällikkö on vastuuta delegoinut sekä johtanut ja valvonut alaisen toimintaa. Ruotsalaisen merijuristin ja merikapteenin Ihren mukaan delegointi voi olla kahdella tapaa virheellistä. Ensimmäiseksi jos vastuun siirto on epäselvää ja kyseisillä henkilöillä ei ole tarkkaa kuvaa kuka tekee mitä. Esimerkkinä mainitaan navigointi ja tilanne, jossa vahtipäällikön lisäksi päällikkö on komentosillalla. (Ihre 2010. s. 45)

Tukholman käräjäoikeus käsitteli vastuun siirtoa tapauksessa, jossa Visbystä lähteneen autolautan Tjällvarin päällikkö oli satamasta ulos ajamisen jälkeen jättänyt kolmannen perämiehen navigoimaan ja itse lähtenyt kahville. Paapuurista lähestyi törmäyskurssilla toinen alus, joka oli väistämisvelvollinen. Kolmas perämies oli havainnut aluksen, mutta ei ollut ryhtynyt toimenpiteisiin. Kun päällikkö palasi kahvitauolta hän huomasi uhkaavan törmäyksen ja päällikön määräämän viime hetken väistöliikkeen ansiosta alukset vain kevyesti osuivat toisiinsa saaden lähinnä maalivaurioita. Perämies vetosi, että navigointivastuuta ja vahtia ei oltu luovutettu hänelle, mutta kuitenkin oikeus totesi perämiehen omalta osaltaan vastuulliseksi yhteentörmäykseen. (Tiberg 2009 s.3 alun perin Tukholman käräjäoikeus DB 16/1988)

Asiasta löytyy myös vanhempi esimerkkitapaus, vuodelta 1976, jossa laiva oli matkalla Drogdenin läpi ensimmäisen perämiehen ollessa vahdissa, mutta sillalla oli

samanaikaisesti myös päällikkö ja vahtimies. Vahingon tapahduttua sekä perämiestä, että päällikköä syytettiin, mutta päällikön vastine oli, että vaikka hän auttoi perämiestä navigoinnissa, kuten ahtaissa kulkuväylissä oli tapana, ei hän kuitenkaan ollut vahdissa ja ottanut yli vastuuta. Göteborgin käräjäoikeuden päätöksen mukaan päällikön läsnäolo komentosillalla eikä edes navigoinnissa auttaminen tehnyt häntä vastuulliseksi aluksen navigoinnista. (Tiberg, 1990. alun perin ND 1976 s. 383) Varsinkaan tästä vanhemmasta oikeuden päätöksestä en kuitenkaan vetäisi mitään suurempia johtopäätöksiä. Asiaa on käsitelty vain alioikeustasolla ja Ruotsin aiemman merilain mukaan. Päällikkö on ollut komentosillalla ja myös aktiivisena osapuolena navigoinnissa, joten mielestäni vastuu navigointivirheestä olisi myös voinut ulottua hänelle. Molemmat tapaukset kuitenkin tuovat esiin selkeiden ohjeiden ja vastuun siirron merkityksen.

Toinen virheellinen vastuun delegointi tapahtuu jos päällikkö delegoi sellaista vastuuta, jota hän ei saisi siirtää muille miehistönjäsenille. Selviä sääntöjä vastuusta, jota päällikkö ei saa siirtää eteenpäin ei ole olemassa. Esimerkiksi päällikkö voi antaa perämiesten vastata saaristonavigoinnista tai laituroinnista ilman että se onnettomuuden sattuessa automaattisesti johtaisi päällikön joutumiseen vastuuseen. Tilanteet vaativat aina tapauskohtaista tulkintaa. Vasta jos päällikön navigointivastuun siirto esimerkiksi perämiehelle jostain syystä nähdään moitittavana voi päällikkö itse joutua vastuuseen. Asiaa tulkittaessa huomiota mahdollisesti kiinnitetään esimerkiksi perämiehen muodolliseen pätevyYTEEN, kokemukseen ja kuinka hyvin tämä tuntee aluksen sekä kyseisen väylän. Suositeltavaa on myös huolehtia dokumentoinnista esim. laivapäiväkirjaan, mikäli tehtävien siirtoa on edeltänyt valvotut käytännön harjoitukset (esim. väyläajo tai laiturointi). Epätavallisemmat vastuun siirrot voi olla syytä hyväksyttää varustajalla. (Ihre 2010. s. 45)

5.4 Rahdinkuljettajan vastuuvapautusten vaikutus päällikköön

“Rahdinkuljettaja ei ole vastuussa, jos hän osoittaa, että vahinko johtuu:

1) virheestä tai laiminlyönnistä, johon päällikkö, miehistön jäsen, luotsi tai joku muu aluksen lukuun työskennellyt on syyllistynyt navigoinnin tai aluksen käsittelyn yhteydessä; tai

2) tulipalosta, joka ei ole aiheutunut hänen omasta virheestään tai laiminlyönnistään.”
(MeriL 13:26§)

Kyseiset määräykset pohjoismaisissa merilaeissa perustuvat kansainväliseen yleissopimukseen eli niin kutsuttuihin Haag-Visby –sääntöihin. (Ihre 2010. s. 319)
Virhe navigoinnin tai aluksen käsittelyn yhteydessä (*nautisk fel*) on käsitteenä laaja ja osin vaikeatulkintainen. Jos myöhemmässä vaiheessa virheelliseksi tulkittu toiminta on alunperin suoritettu aluksen hyväksi (*”i fartygets intresse”*) voi rahdinkuljettaja vapauttaa itsensä vastuusta. Jos virheellinen toiminta on tehty lastin hyväksi (*”i lastens intresse”*) on kyse kaupallisesta virheestä, josta rahdinkuljettaja vastaa. (Ihre 2010. s. 335)

Koska merikelvottomuudesta johtuvissa tapauksissa rahdinkuljettaja on korvausvelvollinen ja navigointi- tai aluksen käsittelyvirheestä johtuvissa tapauksissa tämä on vastuusta vapaa (MeriL 13:26§), voi rahdinkuljettajan (varustajan) kannalta olla edullista yrittää osoittaa, että vahinko on johtunut nauttisesta virheestä. Varustaja voi siis haluta, että päällikkö ottaisi syyn tapahtumista itselleen, vaikka tosiasiassa vahinko olisikin johtunut jostain muusta syystä. Kuvitella voi, että tällaisessa tapauksessa varustaja tarjoutuisi ottamaan mahdollisesti päällikölle tulevat seuraamukset hoidettavakseen, esimerkiksi maksaen päällikön sakot tai varmistamaan työpaikan pysyvyyden jatkossakin.

Koska tässä liikutaan harmaalla alueella, ei lausuntoja tämänkaltaisen menettelyn yleisyydestä ole mahdollista saada, mutta selvää on, että mahdollisuus jonkinlaiseen pelaamiseen on olemassa. Tämänkaltaiseen tilanteeseen jouduttaessa päällikön tulee tarkkaan harkita mitä seurauksia eri ratkaisulla voi olla.

Rotterdamin säännöt (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*), jotka on tarkoitettu aikanaan korvaamaan Haag-Visby –säännöt ja muut aiemmat rahdinkuljetuksia sääntelevät yleissopimukset eivät sisällä vastuunvapautusta nauttisesta virheestä.

(www.rotterdamrules2009.com) Tällä hetkellä 24 maata ovat allekirjoittaneet sopimuksen, pohjoismaista Norja, Tanska ja Ruotsi. Sopimus astuu voimaan vuoden kuluttua siitä, kun 20 maata ovat myös ratifioineet sopimuksen. Tällä hetkellä ratifioineita maita on vain yksi, Espanja. (United Nations Treaty Collection) Voi siis

olla, että jossain vaiheessa nauttisista virheissä vastuusta vapautuminen poistuu kansallisista lainsäädännöistä.

Seuraavassa esimerkkitapauksessa tarkasteltiin navigointivirheen ja merikelvottomuuden eroa. Norjan korkeimman oikeuden tuoreessa ratkaisussa määriteltiin, että navigointivirheen sijaan kyseessä oli merikelvottomuus, kun perämies pimeään aikaan yksin vahdissa ollessaan nukahti aiheuttaen karilleajon. Päällikön katsottiin laiminlyöneen merikelpoisuudesta huolehtimisen, kun hän oli Port State Control:ssa saaduista huomautuksista huolimatta ja varustamon ohjeiden vastaisesti jatkanut käytäntöä, jossa pimeään aikaan ei käytetty tähystäjää. Varustaja tuomittiin maksamaan lastin vakuuttaneille vakuutusyhtiöille näiden vakuutuksenottajilleen suorittamat korvaukset. Päällikön korvausvelvollisuutta ei sen kummemmin käsitelty, sillä laivanisännän vastuun todettiin kattavan päällikön virheet. (Norges Høyesterett 2011-72) Oikeustapaus on kuitenkin erittäin mielenkiintoinen, sillä pimeään aikaan ilman tähystäjää ajo on pientonnistossa yleinen käytäntö ja monia onnettomuuksia on aiheutunut täysin vastaavista syistä.

6 Yhteenveto

Päällikön vahingonkorvauksellinen asema on suhteellisen suojattu. Merilain mukaan varustajan isännänvastuu kattaa päällikön aiheuttamat vahingot ja kanavointisäännöksen mukaan päällikkö vastaa vain siitä osasta, jota ei saada perityksi varustajalta. Niin kauan kuin päällikkö ei syyllisty kuin korkeintaan lievään tuottamukseen, varustaja on maksukykyinen ja sen vakuutukset ovat voimassa, ei suurempia ongelmia pitäisi syntyä. Mikäli päällikkö katsotaan korvausvelvolliseksi vastaa hän vain kohtuulliseksi harkittavasta määrästä ja korvausta voidaan myös sovitella, mutta "nollaan sovittelu" eli korvauksen täydellinen poistaminen on aina poikkeus. Päälliköllä on oikeus vastuunrajoitukseen kuten varustajallakin. Varsinkin pienimuotoisemmassa merenkulun harjoittamisessa voivat jo rajoitetutkin vastuumäärät muodostua toiminnan kokoon nähden suuriksi.

Vahingonkorvauslainsäädännön kehitys on kulkenut työntekijän kannalta edulliseen suuntaan. Yleinen ajattelutapa on ollut jo pitkään se, että työnantaja, joka myös kerää toiminnasta taloudellisen hyödyn, on velvollinen vastaamaan toimintaan liittyvistä riskeistä ja mahdollisista työntekijän aiheuttamista vahingoista. Tämä periaate

kirjattiin nykyiseen vahingonkorvauslakiin, joka on siis vuodelta 1972. Aiemmin vahingonkorvauksista säädettiin rikoslaissa ja monissa erityislaeissa. (Saarnilehto 2007. s. 17-19)

Riskien hallinta vakuutuksin on merenkulussa tärkeässä osassa. Vahinkosummat nousevat helposti niin suuriksi, ettei yksittäisellä varustajalla ole mahdollista niitä välttämättä korvata. Varustajan sijaan korvausta maksaneelle vakuutuksenantajalle siirtyy varustajan oikeus vaatia korvausta alkuperäiseltä vahingonaiheuttajalta. Tämä oikeus ei voi olla parempi, kuin itse isännänvastuun omaavalla varustajalla.

Kuitenkaan varustajien tai vakuutusyhtiöiden regressivaateita laivaväkeä kohtaan ei oikeuskäytännöstä löytynyt ja myöskin haastateltujen alan asiantuntijoiden mukaan sellaiset eivät ole yleisesti käytäntönä. Sovittelun jälkeen mahdollisesti korvauksina saatavat summat eivät kokonaisuutta ajatellen ole merkittäviä ja regressivaateista aiheutuvat kulut ja vaiva olisivat usein hyötyjä suuremmat. Mutta mahdotonta ei ole etteikö päällikkö joutuisi takautumiskorvauksia maksamaan, varsinkin jossain pienemmän mittakaavan jutussa.

Laivanpäällystöliiton jäsenilleen ottaman vastuu- ja oikeusturvavakuutuksen merkitys ei ole kovinkaan selvä. Kenties se on tarkoitettu vain liiton maatöissä oleville jäsenille, sillä laivalla työskenteleville siitä ei juuri iloa ole. Suositeltavaa olisi, että liitto ottaisi vastuuvakuutuksen myös aluksilla työskenteleville jäsenilleen. Tämänkaltaisen vakuutuksen vakuutusmaksujen esimerkiksi miljoonan euron korvaussummalla pitäisi olla kohtuulliset. (henkilökohtainen tiedonanto, johtaja, Alandia 27.2.2012)

Päällikkö voi delegoida vastuullisiakin tehtäviä eteenpäin, mutta ylin vastuu on kuitenkin päälliköllä. Mikäli vastuuta siirretään, on tärkeää huolehtia, että delegointi on selkeää ja että tehtävän saanut henkilö on muodollisesti ja käytännössä pätevä tehtävään. Päällikön tulee valvoa, että tehtävät hoidetaan asianmukaisesti. Vastuun siirtoon liittyvä dokumentointi on tärkeää mahdollisen vahinkotilanteen sattuessa.

Merilain mukaan päällikkö *"on velvollinen hankkimaan tietoja voimassa olevista määräyksistä ja ohjeista niissä paikoissa, jossa alus matkallaan käy."* (MeriL 6:10§) Kansainvälisessä liikenteessä päällikön on kyllä todellisuudessa erittäin vaikea olla selvillä eri maiden lainsäädännöstä. Onnistuminen siinä vaatii yhteistyötä varustamon, vakuutusyhtiöiden, agenttien yms. maaorganisaatioiden kanssa.

Suositeltavaa on tutustua Johan A.C. Cartnerin kirjaan *"The international law of the shipmaster"*, josta löytyy perustiedot eri maiden merenkulkijaan vaikuttavasta lainsäädännöstä. Päällikön tulee myös olla perillä oman aluksen vakuutusehdoista, jotka esimerkiksi ruotsalaisten yleisten kaskoehtojen mukaan tulee olla saatavilla laivalla. (AV 2000 48§) Vakuutusehdot ovat usein myös ladattavissa vakuutusyhtiön sivuilta.

Yleisellä tasolla lainsäädäntöön perehtyessään tulee muistaa, että kaikki maat eivät välttämättä ole siirtäneet yleissopimuksia omaan lainsäädäntöönsä, vaikka olisivatkin sen allekirjoittaneet. Yleissopimus on myös voitu hyväksyä vain osittain ja näin tiettyjä osia ei sovelleta kyseisen maan lainsäädännössä. Eri maiden omaan lainsäädäntöön perehtyminen on kuitenkin vaativa urakka ja yleensä olettamalla esimerkiksi MARPOL-sopimuksen kaikkien osien olevan implementoitu paikalliseen lainsäädäntöön on turvallisella puolella, vaikkakin paikallinen lainsäädäntö voi myös olla yleissopimuksia tiukempaa.

Siihen nähden kuinka paljon päällikkö työssään joutuu lainsäädännön kanssa tekemisiin, sisältyy merikapteenin koulutukseen mielestäni vain vähän oikeustiedettä. Esimerkiksi matematiikkaa opetussuunnitelmaan sisältyy seitsemän kurssia, mutta juridiikkaa vain kolme. (Läroplan för sjökaptensexamen, Novia 2008) Mielestäni opetussuunnitelmaa kannattaisi tarkastella tältä osin ja miettiä olisiko joidenkin aineiden opetusta mahdollista vähentää ja vastaavasti lisätä juridiikan osuutta.

Opinnäytetyö täyttää asetetun tavoitteen ja selventää vahingonkorvausvastuun jakautumista päällikön ja varustajan välillä. Itselleni työ on entisestään selventänyt vahingonkorvauslainsäädäntöä ja olen mielestäni onnistunut tuomaan tämän esiin myös lukijalle helposti ymmärrettävässä muodossa. Näen tärkeänä, että työssä käsitellään ensisijaisen kohderyhmän eli pienmerenkulun kannalta merkityksellisiä erityistilanteita, kuten varustajan itsensä toimimista päällikkönä. Työhön sisältyvissä laintulkintatilanteissa asiat on tarkoituksella pyritty tuomaan esiin keskustelemaan sävyyn, sillä tapaukset ovat aina erityispiirteidensä mukaiset ja monesti suoraa vastausta johonkin oikeudelliseen ongelmaan ei yksinkertaisesti ole olemassa.

Merenkulun lainsäädäntöä voisi myöhemmissä merikapteenin opinnäytetoissa mielellään tutkia lisää. Pohjoismaiden merilait pitkälti vastaavat toisiaan ja

englantilainen Admiralty Law on jo historiallisestikin merkittävä ja tunnettu, mutta miten on tilanne esimerkiksi Baltian maissa tai Venäjällä? Tai mikä on päällikön vahingonkorvauksellinen asema jonkin mukavuuslipun alla?

Lähteet

Lait, lakien esityöt ja yleissopimukset

Convention on Limitation of Liability of Maritime Claims (Limitation Convention)

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus EY 336/2006

Hallituksen esitys vahingonkorvauslaiksi 187:1973.

Hallituksen esitys vesilaiksi 277:2009

Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta 1687/2009

Merilaki 674/1994

Merilaki 167/1939 (edellinen)

Merityösopimuslaki 756/2011

Ruotsin vahingonkorvauslaki 207/1972

Työsopimuslaki 55/2001

Vahingonkorvauslaki 412/1974

Vakuutusopimuslaki 543/1994

Vesilaki 587/2011

Vesilaki 264/1961 (edellinen)

Oikeustapaukset

KKO 2010:79

KKO 1999:107

KKO 1996:150

KKO 1992:75

KKO 1980-II-126

KKO 1969-I-5

KKO 1953-II-141

KKO 1953-II-50

KKO 1950-I-26

Helsingin hovioikeus 10.04.1984 nr 646 – R 1982/2509 "Urho"

Turun hovioikeus 3.6.1983. 1982-S-128-Tku-II, "Shippersgracht"

Turun hovioikeus 21.10.1981 PÄ-1750

Raaseporin käräjäoikeus 2006-388. 5.5.2006

Helsingin raastuvanoikeus 7.11.1989 - ND 1989 s. 156

Norges Høyesterett 2011-72

Norges Høyesterett - Norsk Retstidende 1995 s.1641

Göteborgs tingsrätt ND 1986 s.1

Hålogaland lagmannsrett - ND 1993 s. 330

Hovrätten för Västra Sverige - ND 1993 s.54

Gulating lagmannsrett - ND 1992 s.348

Kirjallisuus ja internet-lähteet

Falkanger, Thor. Bull, Hans Jacob. Brautaset, Lasse. (2004) *Scandinavian maritime law*. Oslo: Universitetsförlaget.

Gard. (2011) Global limitation. Luettavissa:

<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72992/Global%20limitation%20and%20ratifications%202011.pdf> (21.2.2012)

Gard Financial matters. Luettavissa: <http://www.gard.no/ikbViewer/page/financial-matters> (15.2.2012)

Gard News 205 e-magazine. *Nordic Plan(s) 2013*. Luettavissa:

<http://www.gard.no/Webzine/GardNews/GN205/index.html> (15.2.2012)

Honka, Hannu. (2005) Finska kaskoförsäkringsvillkor för fartyg. Teoksessa: *Juhlakirja Esko Hoppu 1935-15/1-2005*. Helsinki: Suomalainen lakimiesyhdistys.

Hoppu, Esko. Hemmo, Mika. (2006) *Vakuutus oikeus*. Helsinki: WSOYpro.

If liittosivut SLPL 2012. Luettavissa: <http://w1.if.fi/web/fi/jar/slpl.nsf> (22.2.2012)

Ihre, Rolf. (2010) *Handbok i sjörätt*. Stockholm: Ihre Ab.

Kielitoimiston sanakirja. 2006. Kotimaisten kielten tutkimuskeskus.

Novia läroplan för sjökaptensexamen. (2008)

Rotterdamrules 2009. The New Structure of the Basis of Liability for the Carrier.

Yuzhou, Si. Hai Li, Henry. Dalian Maritime University, China. Luettavissa:

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php?page=text-speakers-rotterdam-rules-2009/> (30.3.2012)

Routamo, Eero. Ståhlberg, Pauli. Karhu, Juha. (2006) *Suomen vahingonkorvausoikeus*. Helsinki: Talentum.

Saarnilehto Ari. (2001) Vahingonkorvauksen sovittelu oikeuskäytännön valossa.

Defensor legis 3/2001.

Saarnilehto, Ari. (2007) *Vahingonkorvauslaki. Käytännön kommentaari*. Helsinki: Edita Publishing.

Tiberg, Hugo. (1991) Mastery and Command. Julkaistu teoksessa: *Ship Masters. Law and Practice as Presented at Träskö-Storö Seminar of the Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime Law*.

Tiberg, Hugo. (2009) *Delegerat befälhavaransvar*. Seminaarialustus, ei julkaistu.

United Nations Treaty Collection. Luettavissa:

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en/ (30.3.2012)

Wetterstein, Peter. (1980) *Globalbegränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar*. Turku: Åbo Akademi.

Wetterstein, Peter. (1991) The Master's Authority in Maintaining Order on Finnish Ships. Julkaistu teoksessa: *Ship Masters. Law and Practice as Presented at Träskö-Storö Seminar of the Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime Law*.

Wetterstein, Peter. (2004) *Redarens miljöskadeansvar*. Turku: Åbo akademis förlag.

Williams, Richard. *Gard Guidance to the Statutes and Rules*. Gard. 2010. Luettavissa: <http://www.gard.no/ikbViewer/page/sharing-knowledge> (15.2.2012)

Vakuutusehdot

Alandia P&I försäkringsvillkor 1.1.2011

Allmänna Svenska kaskovillkor för fartyg 2000

Gard Rules 2011

Gouda vakuutusehdot 747 alkaen 20.01.2010

Norwegian Marine Insurance Plan 1996

If vakuutusehdot JVA 313

If vakuutusehdot YVA 500.6.

If vakuutusehdot YOI 714.5

Tapiola kotivakuutusehdot alkaen 1.1.2011